Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11297**

18. Wahlperiode 22.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11044 –

Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans 2020

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 6. September 2012 hat die Bundesregierung den „Nationalen Radverkehrsplan 2020“ beschlossen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/nationaler-radverkehrsplan-2020.pdf?__blob=publicationFile). Mit dem Nationalen Radverkehrsplan 2020 (NRVP) erkennt die Bundesregierung ihre Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität und speziell für die Förderung des Radverkehrs an.

Das Hauptziel des NRVP ist es, den Radverkehr sicherer und attraktiver zu machen. Dies soll durch eine Vielzahl von Initiativen und Maßnahmen des Bundes erreicht werden. Mit dem Jahr 2017 hat die zweite Hälfte der Laufzeit des NRVP begonnen. Die Fragesteller erkundigen sich nach dem Stand der Umsetzung der angekündigten Maßnahmen und Initiativen.

Planung, Bau und Finanzierung von Radinfrastruktur:

1. Wann und wie wurde die Ankündigung des NRVP 2020 umgesetzt, dass der Bau von Radwegen an Bundesstraßen unter Einbeziehung der Netzbedeutung der jeweiligen Strecke erfolgen soll (vgl. NRVP, S. 19)?

   Falls die Ankündigung bislang nicht umgesetzt wurde, warum nicht, und bis wann soll die Umsetzung erfolgen?

2. Hat die angekündigte Ermittlung und Schließung der Lücken bei länderübergreifenden Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen (NRVP, S. 19) stattgefunden?

   Wenn ja, wie viele Netzlücken gibt es, und wie viele davon wurden bereits geschlossen?

   Wenn nein, warum nicht, und bis wann genau soll die Ermittlung bzw. Schließung der Lücken stattfinden?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 20. Februar 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wurde die angekündigte Radnetzkarte erstellt, aus der insbesondere die länderübergreifenden Lücken im Radverkehrsnetz ersichtlich sein sollen (vgl. NRVP, S. 19)?

   Wenn ja, wo befinden sich diese Lücken, und ist diese Radnetzkarte öffentlich zugänglich?

   Wenn nein, warum nicht, und bis wann genau ist die Erstellung geplant?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der föderalen Aufgabenteilung in Deutschland sind in erster Linie die Länder und Kommunen für die Radverkehrsförderung vor Ort sowie für die Straßenbaumaßnahmen, zu denen auch die Planung und Anlage von straßenbegleitenden Radwegen gehört, verantwortlich.

Die Erstellung einer Radnetzkarte unter Berücksichtigung der Radwege im Zuge von Bundesstraßen wurde in Auftrag gegeben. Nach Vorliegen der Karte wird der Bund mit den für die Planung zuständigen Ländern den Dialog über mögliche Lückenschlüsse aufnehmen.

4. Wie wurde die Ankündigung umgesetzt, dass bei Bau und Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes Ortsdurchfahrten einen angemessenen Stellenwert erhalten sollen, um die Verkehrssicherheit insbesondere in kleineren Ortschaften und in ländlichen Regionen zu erhöhen und den Radverkehr dort zu fördern (vgl. NRVP, S. 26)?

Eine Statistik über den Anteil der Streckenlänge der Ortsdurchfahrten an den im Zuge von Bundesstraßen gebauten Radwegen liegt dem Bund nicht vor.

5. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP für den Ausbau und die Erweiterung des „Radnetzes Deutschland“ unternommen (z. B. durch Aufnahme des Europa-Radwegs „Eiserner Vorhang“ in das Routennetz)?

6. Welche Schlussfolgerung hat die Bundesregierung aus dem Modellprojekt zur D-Route 3 im Hinblick auf eine länderübergreifende Kooperation des „Radnetz Deutschlands“ gezogen, und was unternimmt die Bundesregierung für eine solche Kooperation (vgl. NRVP, S. 41)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Radnetz Deutschland ist Bestandteil der Maßnahmen des Nationalen Radverkehrsplans. Die länderübergreifende Kooperation hat u. a. im „Radroutenplaner Deutschland“ eine Fortsetzung gefunden. Für den Radroutenplaner haben sich mehrere Bundesländer zu einem Verbundprojekt zusammengeschlossen, um eine großräumige Vernetzung von Radrouten zu ermöglichen. Der Bund wird sich in dieses Projekt einbringen. Eine entsprechende Verwaltungsvereinbarung ist in Vorbereitung.

Beispielgebend ist die länderübergreifende Kooperation im Projekt „Radweg Deutsche Einheit“, das vom BMVI initiiert wurde (www.radweg-deutsche-einheit.de). Der Radweg führt – weitestgehend auf D-Routen – über 1 000 Kilometer von Bonn nach Berlin. Die Strecke ist beschildert. Ab 2017 entstehen in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen entlang der Strecke Radstätten als Rast- und Informationspunkte für Radfahrende.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Hat die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern und Kommunen den Finanzbedarf für die Investitionen in die Radinfrastruktur auf den verschiedenen Ebenen in den kommenden zehn Jahren untersucht (vgl. NRVP, S. 62)?

   Wenn ja, wie hoch ist der Finanzbedarf für Neubau und Erhaltung der Radverkehrsinfrastruktur an Bundesverkehrswegen bzw. an den Verkehrswegen der Länder und Kommunen?

   Wenn nein, warum nicht, und bis wann ist mit Abschluss entsprechender Untersuchungen zu rechnen?

Die Ausschreibung zur Ermittlung des Finanzbedarfs für die Radverkehrsförderung bis 2030 ist in Vorbereitung. Mit dem Abschluss des Projekts ist Ende 2018/ Anfang 2019 zu rechnen.

8. Wie hat bzw. wird die Bundesregierung die Festlegung des NRVP 2020 umsetzen, die Investitionsmittel für die Fahrradinfrastruktur zukünftig am für den Neubau und Erhalt der Radinfrastruktur ermittelten Bedarf auszurichten (vgl. NRVP 2020, S. 62)?

Aufgrund der grundgesetzlich geregelten Zuständigkeiten für die Straßen finanziert der Bund grundsätzlich den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen in seiner Baulast zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entflechtung des Verkehrs. Die Länder sind für den Aus-, Um- und Neubau von Radwegen an Landesstraßen, die Kommunen für Radwege an ihren eigenen Straßen zuständig.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen planen, bauen und betreiben die Länder die Radwege an Bundesstraßen. Der Mittelbedarf der Länder für Bau und Erhaltung der Radwege an Bundesstraßen konnte seit 2012 immer gedeckt werden. Diese Bedarfsausrichtung für Radwege an Bundesstraßen ist auch zukünftig beabsichtigt.

9. In welchem Zustand befinden sich Radwege entlang von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (bitte Länge in km nach Bundesländern und Zustandskategorien angeben), und wie hoch ist der sich daraus ergebende Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf?

10. Gibt es eine bundesweit einheitliche systematische und regelmäßige Zustandserfassung von Radwegen an Bundesstraßen?

    Wenn ja, wie erfolgt diese?

    Wenn nein, warum nicht, und wie lässt sich vor diesem Hintergrund die erforderliche Erhaltungspflicht gewährleisten?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine bundesweit einheitliche systematische und regelmäßige Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen an Bundesstraßen gibt es nicht.

Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur liegen daher keine detaillierten Informationen über den Zustand der Radwege entlang von Bundesstraßen vor. Der Instandsetzungs- bzw. Erneuerungsbedarfs der Radwege an Bundesstraßen wird mit einem statistischen Verfahren zustandsunabhängig ermittelt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP 2020 Haushaltsmittel für investive Maßnahmen des Radverkehrs (auch als Förderung an Dritte) aufgewendet (bitte nach Ressort, Haushaltsjahr und Haushaltstitel aufschlüsseln)?

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): In den Jahren 2012 bis 2016 wurden bei Kapitel 1210 bzw. 1201 Titel 74622 die nachfolgenden Investitionen in den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen getätigt:

2012: 72,8 Mio. Euro

2013: 69,6 Mio. Euro

2014: 69,1 Mio. Euro

2015: 80,2 Mio. Euro

2016: 64,5 Mio. Euro.

Der Bund stellt den Ländern außerdem seit 2007 nach dem Entflechtungsgesetz jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt, unter anderem zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung. Diese belaufen sich auf mehr als 1,3 Mrd. Euro pro Jahr. Sie können nicht nur zur Finanzierung von Investitionen in den Öffentlichen Nahverkehr und den kommunalen Straßenbau verwendet werden, sondern auch für die Radverkehrsinfrastruktur der Kommunen, wenn es das Landesrecht vorsieht.

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi): Im Rahmen der Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) (Kapitel: 0902 Titel: 88201) sind die Errichtung und Erweiterung öffentlicher Einrichtungen des Tourismus sowie die Geländeerschließung für den Tourismus förderfähig. Zu den förderfähigen Maßnahmen zählen auch der Bau und die Sanierung von Radwegen.

Die Durchführung der GRW, d. h. die Auswahl der Förderprojekte, die Auszahlung der Fördermittel und die Kontrolle der Mittelverwendung ist Aufgabe der Länder. An der Finanzierung der GRW sind Bund und Länder je zur Hälfte beteiligt.

Für touristische Infrastruktureinrichtungen insgesamt wurden von den Ländern in den letzten Jahren folgende Beträge (je zur Hälfte Bundes- und Landesmittel) bewilligt:

2013:	178,4 Mio. Euro	(davon Bundesmittel: 89,2 Mio. Euro)
2014:	53,8 Mio. Euro	(davon Bundesmittel: 26,9 Mio. Euro)
2015:	107,0 Mio. Euro	(davon Bundesmittel: 53,5 Mio. Euro)
2016:	129,0 Mio. Euro	(davon Bundesmittel: 64,5 Mio. Euro).

Eine genauere Differenzierung nach einzelnen Projektarten (z. B. Radwege) ist anhand der hier vorliegenden Daten nicht möglich. Weitere Informationen zur Förderung von Radwegen sind bei den Wirtschaftsministerien der Länder erhältlich.

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL): Die Höhe der Haushaltsmittel für investive Maßnahmen bei der Förderung der integrierten ländlichen Entwicklung im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) werden nicht im Detail erfasst.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Im Allgemeinen weisen die Länder bei ihren Fördermaßnahmen im Rahmen der GAK-Förderbereiche: Dorferneuerung, Flurneuordnung und Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere auf die multifunktionale Nutzung der ländlichen Wege durch die Landwirtschaft und zur Freizeitgestaltung, Naherholung und den Radtourismus hin.

Genau zu beziffernde Ausgaben für den ländlichen Wegebau, getrennt nach Landwirtschaft und Radverkehr, sind dem BMEL nicht möglich.

Nur Thüringen meldete für den Zeitraum 2013 bis 2016 die Förderung von 24 Radwegevorhaben, die mit GAK-Mitteln im Rahmen des Förderbereichs integrierte ländliche Entwicklung (ILE) mit einem Gesamtzuschuss von rd. 904 900 Euro gefördert wurden.

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB): Zur Stärkung einer klimafreundlichen Mobilität als wichtigen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele fördert die Bundesregierung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) mit der Kommunalrichtlinie (Errichtung von Mobilitätsstationen und Wegweisungssystemen, Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur) und mit dem Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ auch investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Mittelabfluss Kommunalrichtlinie (Titel 6092 686 05 sowie Titel 6092 686 03):

2014: 102.921 Euro

2015: 1.985.005 Euro

2016: 1.573.836 Euro.

Insgesamt wurden seit 2014 Projekte mit einer Fördersumme von insgesamt 10 918 039 Euro bewilligt.

Im Rahmen des 2016 gestarteten Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ wurden bisher Projekte mit einer Fördersumme von 27 154 247 Euro bewilligt. Da die Bewilligungen Ende 2016 erfolgt sind, ist bisher noch kein Mittelabfluss erfolgt.

Zusätzlich kann eine Unterstützung von investiven Maßnahmen des Radverkehrs unter bestimmten Voraussetzungen auch im Rahmen der Städtebauförderung erfolgen. Hier werden Maßnahmen im Rahmen der integrativen Stadtentwicklung und Stadterneuerung gefördert. Gegenstand der Förderung kann unter anderem die Herstellung oder Änderung örtlicher öffentlicher Straßen und Wege, einschließlich von Radwegen oder anderer Radverkehrsinfrastruktur, sein. Die entsprechenden Zuwendungen erfolgen über die zuständigen Landesministerien auf Grundlage der jeweiligen Förderrichtlinien.

Förderung von Best-Practice-Beispielen und Unterstützung von Kommunen:

12. Wann und wie wurde das vorhandene Wissen zum Thema „Radverkehrskonzepte“ als Handreichung aufbereitet (vgl. NRVP, S. 19 ff.)?

    Falls das vorhandene Wissen nicht als Handreichung aufbereitet wurde, warum nicht, und bis wann ist die Aufbereitung geplant?

13. Wann und wie wurde die Handreichung den Kommunen zur Verfügung gestellt (vgl. NRVP, S. 19 ff.)?

    Falls sie den Kommunen nicht zur Verfügung gestellt wurde, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

14. In welcher Form und wo wurde die Handreichung veröffentlicht?

    Falls sie nicht veröffentlich wurde, warum nicht?

Die Fragen 12 bis 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

„Radverkehrskonzepte“ sind im Nationalen Radverkehrsplan fest verankert. So unterstützt die Förderfibel Radverkehr Kommunen und Länder mit Hinweisen auf Finanzierungsmöglichkeiten und die Fahrradakademie schult ihre Teilnehmer in diesem Bereich.

Im Bund/Länder-Arbeitskreis, über den der Bund den regelmäßigen Austausch mit Ländern und Verbänden anregt und moderiert, kann eine Zunahme von landesweiten Radverkehrskonzepten beobachtet werden.

Auf der Internetseite zum Nationalen Radverkehrsplan werden Informationen auch über die Aktivitäten des Bundes hinaus, zugänglich gemacht, um bestehendes Wissen zu verbreiten.

So sind dort über 70 abgeschlossene Projektbeispiele und 17 laufende Vorhaben zum Handlungsfeld „Radverkehrsplanung und -konzeption“ abrufbar (https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/nrvp-projekte?field_example_projectend_value=1).

15. Wurde das so genannte „Einsteiger-Paket“ für Kommunen, das zu Beginn der Laufzeit des NRVP entwickelt werden sollte, entwickelt (vgl. NRVP, S. 21)?

    Wenn ja, mit welchem Inhalt?

    Wenn nein, warum nicht, und bis wann ist eine Umsetzung der Maßnahme geplant?

16. Welche Möglichkeiten hat der Bund, die Kommunen bei der Umsetzung der im „Einsteiger-Paket“ genannten Maßnahmen zu unterstützen?

17. Sind anknüpfend an das so genannte „Einsteiger-Paket“ auch das so genannte „Aufsteiger-Paket“ und das „Vorreiter-Paket“ entwickelt worden?

    Wenn nein, warum nicht, und ist deren Entwicklung weiterhin geplant?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im laufenden NRVP-Projekt „Aktivierung von Kommunen“ entwickelt die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) aus den Erfahrungen mehrerer landesweiter Arbeitsgemeinschaften eine Kommunikationsstrategie für eine bundesweite Anwendung, die sowohl radaffinen Kommunen als auch „Einsteigerkommunen“ Wissen über die Vorteile des Radverkehrs/der Nahmobilität vermitteln soll, auf die aktuellen Problemlagen der Kommunen beratend eingeht und die Ziele des NRVP 2020 in die Fläche tragen soll.

In einem weiteren Projekt „Fresh Brains“ auditieren und analysieren deutsche und niederländische Studierende die Radverkehrsplanung und -politik in deutschen Einsteiger-Kommunen. Das Projekt „Kommunale Fahrradberichte“ (team red GmbH, 08/2015-10/2017) erarbeitet eine Methodik zur Erstellung einheitlicher Radverkehrsberichte für Städte und Gemeinden.

Darüber hinaus gibt die Fahrradakademie in Seminaren und Workshops die Erfahrungen aus zahlreichen Kommunen und Projekten weiter.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Wie ist der aktuelle Stand bei der Durchführung eines Wettbewerbs im Rahmen des NRVP zur Förderung besonders gelungener Umsetzungskonzepte in den Kommunen mit Blick auf übergeordnete verkehrs- und umweltpolitische Ziele wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie die Verringerung von Lärm und Schadstoffausstoß (vgl. NRVP, S. 21)?

Als Bestandteil des Nationalen Radverkehrsplans trägt „Der Deutsche Fahrradpreis“ (früher „best for bike“) dazu bei, Good-Practice-Beispiele bei Entscheidungsträgern und Fachleuten bekannt zu machen. Die Preise werden jährlich in vier Kategorien vom BMVI gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) und dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) und dem Verbund Service und Fahrrad g.e. V. (VSF) als Partner verliehen:

- Fahrradfreundlichste Persönlichkeit,
- Infrastruktur,
- Service und
- Kommunikation.

Darüber hinaus fördert das BMUB im Rahmen des NKI-Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ die Umsetzung investiver Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs in konkret definierten Gebieten wie beispielsweise Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren zur Senkung der Treibhausgasemissionen.

19. Welche Leitfäden und Sammlungen guter Beispiele zu verschiedenen Einzelthemen im Bereich des Radverkehrs sind durch den Bund seit Inkrafttreten des NRVP 2020 wie angekündigt veröffentlicht worden, um das vorhandene Wissen zu bündeln und für die praktische Anwendung nutzbar zu machen (bitte Titel und Erscheinungsdatum angeben; vgl. NRVP, S. 59)?

Alle NRVP-Projekte haben den Anspruch, Wissen zu bündeln und für die praktische Anwendung nutzbar zu machen. Die Leitfäden sind, wie auch alle anderen Veröffentlichungen der Projektergebnisse unter https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/nrvp-projekte abrufbar:

20. Durch welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung die Zusammenarbeit der verschiedenen Ländernetzwerke zum Radverkehr gefördert (vgl. NRVP, S. 62)?

Wenn dies bisher nicht geschehen ist, wieso nicht?

Auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

Darüber hinaus fördert das BMVI die Fahrradkommunalkonferenz und den Nationalen Radverkehrskongress.

Zweimal jährlich tagt der Bund-Länder-Arbeitskreis zu aktuellen Themen der Radverkehrsförderung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

21. Wie viele Kommunen haben bislang die von der Bundesregierung bereitgestellte Musterkampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ inklusive des vom Bund bereitgestellten Instrumentenkoffers genutzt, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der bisherigen Resonanz (vgl. NRVP, S. 39)?

Folgende Gebietskörperschaften haben die Kampagne oder Teile der Kampagne übernommen: Stadt Bonn, Stadt Trier, Stadt Oldenburg, Landkreis Fürth, Samtgemeinde Harsefeld, Stadt Bad Oeynhausen, Stadt Berlin. In Berlin läuft die Kampagne „Berlin nimmt Rücksicht“ bereits im sechsten Jahr. Es hat sich ein stabiles breites Bündnis aus Unterstützern, Sponsoren und Multiplikatoren entwickelt, jedes Jahr kommen neue Partner hinzu. Für 2017 wird eine inhaltliche Weiterentwicklung vorbereitet.

22. Wie hat die Bundesregierung die angekündigte systematische Ausweitung von Wettbewerben zur Auszeichnung besonders fahrradfreundlicher Akteure (bundesweite „Leistungsschau“) und Prämierung besonders gelungener Beispiele und Bekanntmachung im gesamten Bundesgebiet umgesetzt (vgl. NRVP, S. 39)?

Gemeinsam mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS) wird jährlich der Deutsche Fahrradpreis verliehen.

Ausgezeichnet werden vorbildliche Projekte und Maßnahmen der Radverkehrsförderung in den Kategorien Infrastruktur, Service und Kommunikation sowie die „fahrradfreundlichste Persönlichkeit“. Auf die Antwort zu Frage 18 wird verwiesen.

Daneben förderte das BMVI im Rahmen des NRVP 2020 die Durchführung des ADFC-Fahrradklimatests, den Kurzfilmwettbewerb „Like it – Bike it“ für Kinder und Jugendliche sowie den „Wettbewerb Fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ des BAUM e. V.

23. Welche Projekte wurden seit Inkrafttreten des NRVP 2020 in das Forschungsprogramm Stadtverkehr des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/forschungsprogramm-stadtverkehr-fops-programm-zur-verbesserung-der-verkehrsverhaeltnisse-in-deutschland.html?nn=212364) mit Bezug zum Radverkehr aufgenommen (bitte Name, Projektbeginn, Projektende und Kosten angeben)?

Aus dem Forschungsprogramm Stadtverkehr wird die „Grundlagenuntersuchung zur Situation des Radverkehrs in Deutschland“ finanziert. Das Projekt konnte noch nicht abgeschlossen werden, da der Auftragnehmer noch keinen abnahmefähigen Schlussbericht vorgelegt hat. Die Auftragssumme beträgt 248 615 Euro.

24. Wie viele Bewerbungen für den Deutschen Fahrradpreis (früher „best for bike“) hat es seit der erstmaligen Verleihung gegeben (nach Jahr und einzelnen Kategorien aufschlüsseln)?

Der Deutsche Fahrradpreis wurde im Jahr 2000 zum ersten Mal verliehen. Das Bewerbungsverfahren wie es heute besteht, wurde 2004 eingeführt. Von 2000 bis 2003 wurden Bewerbungen nicht durch die Projektträger eingereicht. Die durchführende Agentur hat in dieser Zeit aktiv nach geeigneten Projekten recherchiert sowie Vorschläge von Multiplikatoren eingeholt. Für diesen Zeitraum gibt es daher keine Bewerbungszahlen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Bis 2012 gab es nur eine Kategorie, von 2012 bis 2014 gab es die beiden Kategorien „Alltagsmobilität“ und „Freizeit/Tourismus“, seit 2015 gibt es die drei Kategorien „Infrastruktur“, „Service“ und „Kommunikation“.

Kategorie	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**	**2016**	**2017**	
Gesamt	**46**	**65**	**44**	**93**	**38**	**92**	**77**	**68**	**83**	**111**	**76**	**115**	**100**	**130**	**1.137**
Alltagsmobilität	-	-	-	-	-	-	-	-	47	70	52	-	-	-	**169**
Freizeit/ Tourismus	-	-	-	-	-	-	-	-	36	41	24	-	-	-	**101**
Infrastruktur	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32	21	33	**86**
Service	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36	44	33	**113**
Kommunikation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47	35	64	**146**

Rechtsrahmen und Verkehrssicherheit:

25. Wann wurde mit welchem Ergebnis seit Inkrafttreten des NRVP der Rechtsrahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die Förderung des Radverkehrs durch den Bund überprüft (vgl. NRVP, S. 26)?

Die Bundesregierung arbeitet seit Langem erfolgreich daran, die Verkehrssicherheit im Straßenverkehr weiter zu erhöhen. Auch das Straßenverkehrsrecht als Gefahrenabwehrrecht unterliegt dabei einer konsequenten Überprüfung und Novellierung durch die Bundesregierung:

In der im Jahr 2015 durch das BMVI vorgelegten Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020 wird ein Resümee zum Verkehrssicherheitsprogramm über die vergangenen Jahre gezogen und ein Ausblick auf die nächsten fünf Jahre – auch im Hinblick auf rechtliche Maßnahmen – gegeben (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/LA/halbzeitbilanz-verkehrssicherheitsprogramm.html).

Zum Thema Förderung des Radverkehrs wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage „Fahrradfreundliche Reform der Straßenverkehrs-Ordnung“ auf Bundestagsdrucksache 18/5438 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

26. Wie bewertet die Bundesregierung eine Änderung der Straßenverkehrsordnung bzw. der dazugehörenden Verwaltungsvorschrift dahingehend, dass ausschließlich Radfahrern durch ein gesondertes Verkehrszeichen das Rechtsabbiegen an lichtsignalgeregelten Knotenpunkten bei Rotlicht (analog vergleichbarer Regelungen in Belgien und Frankreich: https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/bruessel-fuehrt-gruenen-pfeil-fuer-radfahrer) ermöglicht wird, und inwieweit plant die Bundesregierung eine Initiative für eine entsprechende Änderung der Straßenverkehrsordnung bzw. der dazugehörenden Verwaltungsvorschrift zu ergreifen?

    Falls die Bundesregierung keine solche Initiative plant, ist sie dann für einen Modellversuch aufgeschlossen?

In der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Regelung zu verankern, die ein generelles Rechtsabbiegen für Radfahrer bei rotem Lichtzeichen erlaubt, ist nicht geplant. Deutschland ist Vertragsstaat des Wiener Übereinkommens über Straßenverkehrszeichen von 1968, welches die Mitgliedstaaten u. a. dazu verpflichtet, dem Lichtzeichen „Rot“ stets die Bedeutung „Halt“ zuzuordnen (Artikel 23). Eine nationale Regelung, die das Rechtsabbiegen bei Rot ohne vorheriges Anhalten zuließe, wäre deshalb mit dem Übereinkommen unvereinbar und damit unzulässig. Nach deutschem Recht ist aber bereits heute nach dem Anhalten das Abbiegen nach rechts erlaubt, wenn rechts neben dem Lichtzeichen Rot ein Schild mit grünem Pfeil auf schwarzem Grund (Grünpfeil) angebracht ist.

Es ist geplant im Rahmen der nächsten StVO-Novelle § 37 Absatz 2 Nummer 1 Satz 8 StVO im Hinblick auf Radsonderwege zu erweitern. Darüber hinaus soll die Bundesanstalt für Straßenwesen mit einer Untersuchung zur Klärung der Frage beauftragt werden, ob es unter Verkehrssicherheitsgesichtspunkten sinnvoll ist, die Grünpfeil-Regelung in Einzelfällen nur auf den Radverkehr beschränken zu können und ob dafür die Anforderungsvoraussetzungen der Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) im Hinblick auf die unterschiedlichen Radwegeführungen modifiziert werden können.

27. Welche Kampagnen und weiteren Aufklärungsmaßnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 2011 mit Bezug zum Radverkehr wurden wann durch wen umgesetzt (inkl. Angabe der jeweiligen Kosten)?

28. Welche konkreten Kommunikationsmaßnahmen hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP unternommen, um die Regelkenntnisse und die Regelakzeptanz der Verkehrsteilnehmer zu verbessern und um für vorausschauendes Verhalten im Verkehr zu werben (vgl. NRVP S. 30/31)?

Die Fragen 27 und 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Viele Kampagnen und Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die die Bundesregierung fördert, richten sich an alle Verkehrsteilnehmer, wie z. B. die Kampagne „Runter vom Gas“ oder an spezielle Zielgruppen, wie Kinder oder Senioren. Hierbei werden auch regelmäßig neben anderen Themen die Fahrradsicherheit, die Regelkenntnisse und -akzeptanz und das vorausschauende Verhalten im Verkehr thematisiert. Im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) wurde beispielsweise gezielt die Broschüre „Für mehr Verständnis PKW – Fahrrad“ veröffentlicht. Für Aufklärungsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Senkung der Straßenverkehrsunfälle standen bzw. stehen 2011 und 2012 jeweils 10 Mio. Euro, 2013 und 2014 jeweils 11,5 Mio. Euro, 2015 und 2016 jeweils rd. 13 Mio. Euro,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

und 2017 14 Mio. Euro zur Verfügung. Eine detaillierte Erläuterung zu den Einzelmaßnahmen enthält der Unfallverhütungsbericht 2014/2015 (Bundestagsdrucksache 18/9640).

Kampagnen und Aufklärungsmaßnahmen im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms mit Bezug auf den Radverkehr seit 2011:

2011			FahrRad…aber sicher!, Deutsche Verkehrswacht (DVW)	rd. 900.000 Euro
2012			FahrRad…aber sicher!, DVW	rd. 630.000 Euro
2013	E-Bikes, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR)	22.500 Euro	FahrRad…aber sicher!, DVW	ca. 570.000 Euro
2014	E-Bikes, DVR	39.000 Euro	FahrRad…aber sicher!, DVW	632.000 Euro
			Ich trag Helm – Kampagne, DVW	400.000 Euro
2015			FahrRad…aber sicher!, DVW	840.500 Euro
			Ich trag Helm – Kampagne, DVW	234.000 Euro
2016			FahrRad…aber sicher!, DVW	500.000 Euro
			Fit mit dem Fahrrad, DVW	60.000 Euro
			Ich trag Helm – Kampagne, DVW	60.000 Euro
2017	Sicherer Radverkehr, DVR	22.500 Euro	FahrRad…aber sicher!, DVW	650.000 Euro
			Fit mit dem Fahrrad, DVW	75.000 Euro

29. Wann und mit welchem Ergebnis wurde seit Inkrafttreten des NRVP eine Prüfung durchgeführt, ob und inwieweit das Sanktionsniveau bei Verstößen im Bereich des Radverkehrs (z. B. für unzulässiges Parken und/oder Halten auf Radwegen, Regelverstöße von Radfahrenden) erhöht werden soll (vgl. NRVP, S. 33)?

Seit Beschluss des NRVP im Jahr 2012 wurde das Sanktionsniveau bei Verstößen im Bereich des Radverkehrs mehrfach angepasst: Insbesondere mit dem Neuerlass der Bußgeldkatalog-Verordnung zum 1. April 2013 wurde eine Erhöhung der Bußgelder für Verkehrsverstöße im Bereich des Radverkehrs um 5 bis 10 Euro wirksam. Die Anpassung bezog sich auch auf Verstöße von anderen Verkehrsteilnehmern, die sich auf den Radverkehr – zum Beispiel durch Gefährdung oder Behinderung – negativ auswirken (vgl. Bunderatsdrucksache 769/12 (B)). Darüber hinaus wurde das im Jahr 2013 in der StVO normierte Parkverbot auf Schutzstreifen für den Radverkehr in den Bußgeldkatalog aufgenommen (vgl. lfd. Nr. 54 ff. Bußgeldkatalog). Mit dem Inkrafttreten der Reform des Verkehrszentralregisters und der Punktereform zum 1. Mai 2014 wurde beispielsweise der Rotlichtverstoß eines Radfahrers von 45 auf 60 Euro erhöht (vgl. lfd. Nr. 132a Bußgeldkatalog). Zudem wird seitens des BMVI derzeit das Handy-Verbot in der StVO mit einer deutlichen Heraufsetzung der Rechtsfolgen – auch für den Radverkehr – novelliert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

30. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den aktuell vorliegenden Ergebnissen des Modellprojekts zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts und ist vor diesem Hintergrund eine Änderung der Straßenverkehrsordnung geplant (vgl. NRVP, S. 26)?

31. Wann wurde dem BMVI erstmals ein Entwurf des Schlussberichts zum Modellprojekt zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts übermittelt (hierbei ist explizit nicht nach dem „endgültigen Entwurf des Schlussberichts“ gefragt, der dem BVMI laut Antwort auf die Schriftliche Frage 58 auf Bundestagsdrucksache 18/10313 des Abgeordneten Matthias Gastel am 7. November 2016 noch nicht vorlag, sondern nach einem ersten Entwurf des Abschlussberichts, der dem BMVI laut Bundestagsdrucksache 18/8821 bereits vorliegt)?

32. Liegt dem BMVI mittlerweile der endgültige Entwurf des Schlussberichts zum Modellprojekt zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts vor (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 58 auf Bundestagsdrucksache 18/10313 des Abgeordneten Matthias Gastel)?

    Wenn ja, seit wann genau, und welche Erkenntnisse zieht die Bundesregierung daraus?

    Wenn nein, weshalb liegt der endgültige Entwurf des Schlussberichts immer noch nicht vor, obwohl der Modellversuch bereits im Dezember 2014 abgeschlossen wurde, und bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Vorlage des endgültigen Entwurfs des Schlussberichts?

33. Was ist der Unterschied zwischen dem „Entwurf des Schlussberichts“ zum Modellprojekt zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8821, Frage 1) und dem „endgültigen Entwurf des Schlussberichts“ zum Modellprojekt zur Erprobung von Schutzstreifen außerorts (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 58 auf Bundestagsdrucksache 18/10313)?

Die Fragen 30 bis 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Entwurf des Schlussberichts wurde dem BMVI vom Projektträger Umweltbundesamt (UBA) Ende März 2016 übermittelt. Nach Prüfung durch das BMVI einigten sich Zuwendungsgeber (BMVI) und der Zuwendungsnehmer (Ministerium für Energie, Infrastruktur und Digitalisierung Mecklenburg-Vorpommern, vormals Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern), dass der Bericht durch den Zuwendungsnehmer überarbeitet werden muss. Die Überarbeitung liegt bislang weder dem Projektträger noch dem BMVI vor.

Erst nach Vorlage des endgültigen Schlussberichts und der Prüfung können Schlussfolgerungen gezogen werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

34. Ist die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage „Ergebnis des Modellversuchs Fahrradschutzstreifen außerorts“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8821) so zu verstehen, dass die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen in begründeten Fällen Fahrradschutzstreifen auch außerorts zulassen können?

Wenn nein, warum nicht?

Die zuständigen obersten Landesbehörden oder die von ihnen bestimmten Stellen können nach der VwV-StVO zu § 46 Absatz 2 von allen Bestimmungen dieser Allgemeinen Verwaltungsvorschrift in begründeten Fällen Abweichungen zulassen. Dies gilt auch für die An-ordnung des Zeichens 340 (Schutzstreifen für den Radverkehr).

Im Rahmen der Entscheidung dürfen die in der StVO festgelegten allgemeinen Verhaltensanforderungen und Festlegungen zum § 45 Absatz 9 StVO allerdings nicht in Frage gestellt werden, da das Straßenverkehrsrecht besonderes Polizei- und Ordnungsrecht und damit Gefahrenabwehrrecht ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 der Kleinen Anfrage „Ergebnis des Modellversuchs Fahrradschutzstreifen außerorts“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8821) verwiesen.

35. Wann hat der „Runde Tisch Abbiegeassistent für Lkw“ seit 2013 getagt, und welche konkreten Ergebnisse haben die Beratungen des Runden Tisches ergeben (vgl. NRVP, S. 34)?

Der „Runde Tisch Abbiegeassistent für Lkw“ tagte 2014, um sich über das Ziel einer möglichst schnellen Einführung dieser Systeme auszutauschen. Dieses Ziel wurde von allen Beteiligten begrüßt. Ein Forschungsbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für ein Testverfahren von Abbiege-Assistenzsystemen wurde 2015 veröffentlicht. Auf Basis des Forschungsberichtes wurde ein Vorschlag für eine neue UN-Regelung für die UN-Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) erarbeitet. Dieser Vorschlag soll im April 2017 erstmalig erörtert werden.

36. Wie und mit welchem Ergebnis hat der Bund darauf hingewirkt, dass die Hersteller die entsprechende Sicherheitstechnik bereits frühzeitig vor Inkrafttreten einer Ausrüstungspflicht, in ihre Fahrzeuge einbauen (vgl. NRVP, S. 34)?

Die Bundesregierung fördert den Einbau von Abbiegeassistenten bei Lkw über das Förderprogramm „De-minimis“.

Fahrradabstellanlagen:

37. Welche Projekte, mit denen über gute Praxisbeispiele zur Abstellsituation informiert wird und mit denen vorhandene Erkenntnisse an Kommunen und weitere Akteure (inkl. Erfahrungssammlung zum Problem nicht mehr genutzter Fahrräder im öffentlichen Raum) weitergeben wurden, hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP gefördert (bitte Projektnehmer, Titel, Art der Veröffentlichung und nach Möglichkeit Link zum Download angeben)?

Im Förderjahr 2015 wurden insbesondere Projekte zum Schwerpunkt „Verknüpfung von Rad und ÖV“ gefördert. Einige dieser noch nicht abgeschlossenen NRVP-Projekte beschäftigen sich auch mit der Abstellsituation von Fahrrädern, z. B.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

- Team Red GmbH: Leitfaden Betreiberkonzepte für Radstationen
- Region Hannover: Bike and Ride 2.0
- TU Braunschweig: Zukunft der Mobilitätskette – Das Fahrrad als Scharnier
- Universität Frankfurt am Main: Verbesserte Integration des Fahrrads in den Öffentlichen Verkehr – Systematische Erschließung von Handlungsoptionen und Bewertung von Best-Practices
- Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH: Radspurenleser.

38. Was hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP unternommen, um das Angebot von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Quantität und Qualität auch außerhalb des öffentlichen Straßenraums (z. B. in Wohnhäusern, an Arbeitsstätten) zu verbessern (NRVP, S. 27)?

Mit dem Projekt „Leitfaden für Ausstattungsstandards von Wohnungsunternehmen für die Errichtung von Fahrradstellplätzen“ der Landeshauptstadt Potsdam (https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/leitfaden-fuer-ausstattungsstandards-von) und dem „Wettbewerb fahrradfreundliche Wohnungswirtschaft“ von B.A.U.M. e. V. und Wuppertal Institut (http://wupperinst.org/p/wi/p/s/pd/477/) wurden beispielhafte Maßnahmen beworben und Handlungsempfehlungen erarbeitet.

39. Was hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP 2020 unternommen, um die Abstellsituation an Bahnhöfen, u. a. durch Entwicklung und Erprobung von Modellvorhaben für entsprechende Verbesserungen für typische Fälle, zu verbessern (vgl. NRVP, S. 52), und was plant die Bundesregierung diesbezüglich bis zum Ende der Laufzeit des NRVP 2020?

Es wird auf die Antwort zu Frage 37 verwiesen.

Weitere Zuwendungen sind bis zum Ende der Laufzeit des NRVP 2020 möglich.

Zudem fördert die Bundesregierung im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) unter anderem auch die Errichtung von Mobilitätsstationen und von Radabstellanlagen an Verknüpfungspunkten mit dem öffentlichen Verkehr.

40. Wann und mit welchen Teilnehmern hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP Gespräche zur Verbesserung der Abstellsituation an Bahnhöfen geführt?

Im März 2016 fanden Gespräche mit der DB AG statt.

41. Hat die Bundesregierung gute Beispiele im Bereich der Kombination von Radverkehr und Öffentlichen Personennahverkehr zusammengestellt und verbreitet (vgl. NRVP, S.52)?

Wenn ja, wie wurden die Ergebnisse veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht?

Die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln wurde im Förderjahr 2015 als Schwerpunktthema behandelt. Mehrere Projekte recherchieren gute Beispiele für die Kombination von Radverkehr und ÖPNV und wählen einzelne Beispiele für ihre Veröffentlichungen aus.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Von den insgesamt neun geförderten Projekten ist das Projekt „RadSpurenLeser“ abgeschlossen. Es beschäftigte sich mit Fragen der Intermodalität an der Schnittstelle zwischen Fahrradnutzung und Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs, unter anderem mittels Smartphone-Tracking (weitere Informationen unter https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/nrvp-2020-radspurenleser). Die Ergebnisse wurden auf einer Abschlussveranstaltung präsentiert und unter www.innoz.de/de/rueckblick-abschlussveranstaltung-radspurenleser-am-innoz veröffentlicht.

Die Ergebnisse der anderen Projekte werden bis zum Jahr 2018 erwartet. Ein begleitender Forschungsbegleitkreis hat zum Ziel die Qualität der Projekte zu erhöhen, Dopplungen zu vermeiden, Akteure zusammenzubringen und weitere Forschungslücken in diesem Bereich zu identifizieren.

Weitere Maßnahmen:

42. Hat die Bundesregierung eine Dachmarke mit eigenem Logo für eigene oder geförderte Maßnahmen der Radverkehrsförderung entwickelt (vgl. NRVP, S. 38)?

    Wenn ja, wie hoch waren die Entwicklungskosten, und wo wird sie eingesetzt?

    Wenn nein, warum ist dies nicht erfolgt, und bis wann ist dies vorgesehen?

Die Radverkehrsförderung des Bundes im Rahmen des NRVP wird durch vielfältige Kommunikations- und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen begleitet.

Für das diesjährige Fahrradjubiläum „200 Jahre Fahrrad“ wurde ein Logo entwickelt, das im Rahmen einer Öffentlichkeitskampagne zum Einsatz kommt.

43. Durch welche Maßnahmen (Untersuchungen, Studien etc.) überprüft die Bundesregierung, ob die Zielsetzung des NRVP, den Radverkehrsanteil von 10 Prozent im Jahr 2008 auf 15 Prozent im Jahr 2020 zu steigern, erreicht wird (vgl. NRVP, S. 10), und welchen Anteil am Verkehrsaufkommen hatte der Radverkehr in Deutschland in den Jahren seit 2008?

44. Was unternimmt die Bundesregierung für die regelmäßige Erfassung der Modal-Split-Anteile des Radverkehrs in Deutschland und für die Entwicklung einheitlicher Standards bei der Ermittlung der Modal-Split-Anteile, so dass die Anteile zwischen verschiedenen Zeiträumen und zwischen verschiedenen Orten vergleichbar sind?

Die Fragen 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Nationale Radverkehrsplan 2020 hat auf Bundesebene kein explizites Ziel für den Radverkehrsanteil am Modal Split formuliert. Vielmehr wird für den Radverkehr ein Steigerungspotential von 10 Prozent im Jahr 2008 auf bis zu 15 Prozent im Jahr 2020 gesehen, wenn es auf Bundes-, Landes- und vor allem kommunaler Ebene gelingt, den Radverkehr deutlich attraktiver und sicherer zu machen. Die Entwicklung der Radverkehrsanteile seit 2008 auf Basis des Deutschen Mobilitätspanels bestätigt diese Einschätzung. Die Werte sind seit 2008 gestiegen, unterliegen aber witterungsbedingten Schwankungen.

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
10,9%	11,8%	11,3%	14,7%	13,2%	12,9%	13,2%	11,8%

Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Durch das Deutsche Mobilitätspanel (MoP) werden seit 1994 jährlich im Herbst Eckwerte der Alltagsmobilität einer Erhebungswoche erfasst. Mit dem Erhebungskonzept können zwar besonders starke Wettereinflüsse auf das Mobilitätsverhalten reduziert werden, gerade beim Radverkehr jedoch nicht vollständig vermieden werden.

Die Bundesregierung führt seit 1976 zudem in mehrjährigen Abständen Querschnittserhebungen durch, zuletzt 2002 und 2008 unter dem Namen Mobilität in Deutschland (MiD). Die MiD verfolgt ein standardisiertes Kernerhebungsprogramm, nach dem über 12 Monate differenzierte Mobilitätskennwerte ermittelt werden. Damit können witterungsbedingte Schwankungen besser ausgeglichen werden. Derzeit werden in einer Neuauflage der MiD im Auftrag der Bundesregierung rd. 30 000 Haushalte befragt. Zahlreiche Länder, Kommunen und weitere Akteure beteiligen sich an der MiD, um regional oder lokal vergleichbare Mobilitätskennwerte zu erreichen und haben die Erhebung von weiteren rd. 100 000 Haushalten in Auftrag gegeben.

Darüber hinaus existiert für stadtspezifische Fragestellungen auch das „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“, das auf die Planungserfordernisse von Städten abgestimmt ist und von der TU Dresden betreut wird. Die TU Dresden und das BMVI stehen in engem methodischem Austausch; die Ergebnisse zum Modal-Split des SrV und der MiD sind vergleichbar.

Andere Akteure können sich an diesen Standards orientieren. Diese sind kompatibel mit den Ergebnissen des Forschungsberichts „Kernelemente von Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten“ im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (2003) und den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012).

45. Wann wurde die angekündigte Grundlagenuntersuchung mit Bestandsaufnahme zur Situation der Radverkehrsförderung in Deutschland beauftragt (vgl. NRVP 2020, S. 59), und warum liegt der Abschlussbericht noch nicht vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/10906)?

46. Bis wann wird der Abschlussbericht der Grundlagenuntersuchung vorliegen (bitte monatsgenaues Datum angeben), und wann wird die Bestandsaufnahme zur Situation des Radverkehrs in Deutschland veröffentlicht?

    Wenn die Bestandsaufnahme nicht veröffentlicht werden soll, warum nicht?

Die Fragen 45 und 46 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

47. Mit welchen „Vermarktungsansätzen“ hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten des NRVP für eine verstärkte Fahrradnutzung und eine verstärkte Kombination verschiedener Verkehrsmittel geworben (vgl. NRVP S. 37)?

Die Bundesregierung wirbt mit fach- und öffentlichkeitswirksamen Terminen, z. B. dem Filmwettbewerb „Like it – bike it“, Kongressen wie dem Nationalen Radverkehrskongress und durch Veröffentlichung und Verbreitung der NRVP-Projektergebnisse über die einschlägige Internetseite.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 41 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

48. Wie hat die Bundesregierung die Ankündigung umgesetzt, die bisherige Förderung des NRVP durch integrierte Modellvorhaben bzw. so genannte Leuchtturmprojekte in allen Bereichen der Radverkehrsförderung (z. B. zu Radschnellwegen oder zu Fahrradabstellanlagen) zu ergänzen (vgl. NRVP, S. 62; in der Antwort bitte getrennt für jedes Modellprojekt/Förderprogramm das zuständige Ressort und die verfügbaren Haushaltsmittel für die Haushaltsjahre 2013 bis 2017 angeben)?

BMVI: Die Bundesregierung plant, den Ländern für den Bau von Radschnellwegen in der Baulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände befristet bis zum Ablauf des Haushaltsjahres 2030 Finanzhilfen zu gewähren. Dies sieht der Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes vor, der vom Bundeskabinett am 25. Januar 2017 beschlossen wurde. Die neben der Befristung grundgesetzlich vorgeschriebene Degression wird ebenfalls gesetzlich festgelegt. Für das Haushaltsjahr 2017 sind im Bundeshaushalt dafür 25 Mio. Euro eingeplant.

BMEL: Im Rahmen des „Bundesprogramms Ländliche Entwicklung“ www.bmel.de/DE/Laendliche-Raeume/BULE/bule_node.html können einzelne innovative Projekte zur Förderung des Radverkehrs in ländlichen Regionen gefördert werden. Ein spezielles Modell- und Demonstrationsvorhaben besteht jedoch nicht.

Einige Länder weisen auf Förderprojekte im Rahmen von Leader-Projekten gemäß Verordnung (EU) Nr. 1698/2005 hin. So wurde in Hamburg ein Touristisches Leitsystem erarbeitet und umgesetzt, das Besuchern der Region „Vier und Marschlanden“ unabhängig davon, ob sie per Bahn, Auto, Fahrrad oder zu Fuß die Region erkunden möchten, anhand von Hinweisschildern, Übersichtsplänen und mit Hilfe eines digitalen Systems die Orientierung erleichtert.

In Schleswig-Holstein wurde auf Grund des nahezu flächendeckend umgesetzten Leader-Ansatzes viele Radverkehrsprojekte (Lückenschlüsse, Rastplätze, Beschilderungen, usw.) über die Lokalen Aktionsgruppen (LAG’n) ausschließlich mit EU-Mitteln gefördert.

Des Weiteren ist in Hamburg im Rahmen des so genannten Hamburger Agrarpoltischen umgesetzten Programms, das eine rein nationale Finanzierung vorsieht, zunächst für den Zeitraum bis 2020 u. a. die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wie des Rad- und Reitwegebaus herbeizuführen.

49. Wie viele Personen haben seit Beginn der Arbeit der Fahrradakademie an deren Veranstaltungen teilgenommen, und welche finanziellen Aufwendungen des Bundes, Erlöse durch Teilnehmerbeiträge und ggf. Eigenanteile bzw. Beiträge Dritter sind zu berichten (bitte jeweils nach Haushaltsjahren aufschlüsseln)?

Seit Beginn der Arbeit der Fahrradakademie im Jahr 2007 bis zum Ende des Jahres 2016 haben die Veranstaltungen 13 029 Teilnehmer besucht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

50. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die Fahrradakademie als wichtiges und erfolgreiches Instrument der Weiterbildung und Vernetzung auf Bundesebene dauerhaft mit Unterstützung des Bundes zu sichern?

    Wenn ja, welche Überlegungen gibt es?

    Wenn nein, warum nicht?

Für die Fahrradakademie am Deutschen Institut für Urbanistik ist eine über die Projektförderung hinaus gehende Förderung, z. B. eine institutionelle Förderung, weder mit Blick auf die Institutssatzung noch auf die Institutsstrategie ableitbar.

Bei einer institutionellen Förderung wird regelmäßig die Wahrnehmung der satzungsmäßigen Aufgaben gefördert. Daraus leitet sich eine auf die Gesamtaufgabe des Instituts bezogene Zweckbindung der institutionellen Fördermittel ab.

51. Wer sind die Mitglieder der Projektgruppe NRVP 2020 im BMVI (bitte Name, Referat und Dienststellung angeben), und welche Aufgaben hat die Projektgruppe?

Es wurde eine „Interministerielle Arbeitsgruppe Radverkehr“ eingerichtet. Sie setzt sich aus Vertretern des BMVI, BMUB, BMWI, BMEL, BMF, BMFSFJ und BMG zusammen.

52. Wie häufig hat sich die Projektgruppe seit Inkrafttreten des NRVP 2020 zu welchen Themen getroffen (bitte Daten der Treffen angeben)?

Die Sitzungen der Projektgruppe fanden statt am:

22.Oktober 2013	– Themen:	Umsetzung des NRVP; Forschungsvorhaben
14. März 2016	– Themen:	Fahrradmonitor 2015; laufende NRVP-Projekte; Berichte der PG-Mitglieder
6. Oktober 2016	– Themen:	Design und Inhalte Fahrradmonitor 2017; NRVP-Projekte 2017, Radschnellwege; Nationaler Radverkehrskongress 2017.

53. Wurde die angekündigte ressortübergreifende Arbeitsgruppe innerhalb der Bundesregierung eingerichtet (vgl. NRVP, S. 61)?

    Wenn ja, wer ist aktuell Mitglied (bitte Ressort, Name, Referat und Dienststellung angeben), und wann (bitte genaue Daten angeben) haben zu welchen Themen Sitzungen der Arbeitsgruppe mit welchen Teilnehmern stattgefunden?

    Wenn nein, warum nicht, und wann ist dies vorgesehen?

Die konstituierende Sitzung der interministeriellen Arbeitsgruppe fand am 4. Juli 2013 statt. Eine weitere Sitzung hat am 21. April 2016 stattgefunden.

54. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Umsetzung der im NRVP 2020 angekündigten und bisher noch nicht realisierten Maßnahmen in Zuständigkeit des Bundes mit dem aktuell verfügbaren Personal und den aktuell verfügbaren Haushaltsmittel bis zum Ende der Laufzeit des NRVP 2020 zu erreichen?

    Wenn nein, welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Nach aktuellem Sachstand und Finanzplanung können die Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 2020 zum Ende der Laufzeit erreicht werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

55. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem letzten Fahrrad-Monitor 2015 und dabei insbesondere aus der Tatsache, dass sich fast die Hälfte der Befragten beim Radfahren nicht sicher fühlen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/fahrrad-monitor-deutschland-2015.pdf?__blob=publicationFile)?

Der Fahrrad-Monitor erhebt das subjektive Stimmungsbild der Radfahrer in Deutschland.

Im Ergebnis des Fahrradmonitors 2015 wird neben dem Bau neuer Radwege von den Befragten u. a. auch besseres rücksichtsvolleres Miteinander im Straßenverkehr gewünscht.

56. Wann wird die Bundesregierung einen nächsten Fahrradbericht bzw. Fahrrad-Monitor vorlegen (bitte monatsgenaues Datum angeben)?

Der Fahrradmonitor 2017 wurde in Auftrag gegeben.

Mit der Veröffentlichung der Ergebnisse wird frühestens Ende 2017 gerechnet.

57. Welche Bedeutung hat der Radverkehr aus Sicht der Bundesregierung im Liefer- und Lastenverkehr, und was unternimmt die Bundesregierung, um die Bedeutung weiter zu steigern?

Der Fahrradeinsatz im Liefer- und Lastenverkehr ist als Beitrag zum Klima- und Umweltschutz im Gesamtkontext von Konzepten einer Reduzierung der Treibhausgas- und Schadstoffemissionen zu einer emissionsreduzierten beim Transport und bei der Zustellung von Gütern im städtischen Umfeld relevant. Wie sich aus einer vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2016 vorgestellten Untersuchung zum Einsatz von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr ergibt, bestehen bereits zahlreiche erfolgreiche Logistikkonzepte, die auch das Lastenfahrrad einbeziehen. Gleichwohl kann der Einsatz von Fahrrädern im Liefer- und Lastenverkehr gesteigert werden. Die Untersuchung enthält dazu Empfehlungen und Anregungen, die sich insbesondere an Kommunen und Unternehmen richten. Die Bundesregierung unterstützt den Einsatz von Fahrrädern durch Förderprojekte im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans sowie der Nationalen Klimaschutzinitiative.

58. Wie viele Arbeitsplätze sind nach Erkenntnissen der Bundesregierung direkt oder indirekt vom Fahrrad (z. B. bei der Herstellung, dem Verkauf und der Wartung, im Tourismus) abhängig, und welchen Umsatz erwirtschaften Unternehmen, die direkt oder indirekt mit dem Fahrrad in Verbindung stehen nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte jeweils getrennt nach Branchen und nach direkt und indirekt bestehenden Effekten angeben)?

Nach den Ergebnissen der vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (damals Wirtschaft und Technologie) im Jahre 2008 beauftragten Studie „Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland“ (Studie 583 – www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/Publikationen/Studien/grundlagenuntersuchung-fahrradtourismus-in-deutschland,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf) ergibt sich für den Fahrradtourismus in Deutschland ein Beschäftigungsäquivalent von insgesamt rund 186 000 Personen sowie ein jährlicher Bruttoumsatz von mindestens 9,15 Mrd. Euro (Bruttoumsatz direkt vor Ort 3,869 Mrd. Euro + indirekte fahrradtouristische vorgelagerte Umsätze von 5,294 Mrd. Euro).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 27 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10906 zu „Camping und Fahrradtourismus in Deutschland“ verwiesen.

Der Zweirad-Industrie-Verband e. V. geht insgesamt von rund 50 000 Beschäftigten in der Fahrrad- und Fahrradteileindustrie aus. Die Zahl ergibt sich aus ca. 10 000 direkten plus ca. 10 000 indirekten Arbeitsplätzen in der Industrie und ca. 30 000 Arbeitsplätzen im Groß- und Einzelhandel.

Der jährliche Umsatz der deutschen Fahrradbrache liegt zwischen 4 Mrd. und 5 Mrd. Euro. Darin enthalten sind die Umsätze der Industrie und des Handels mit Fahrrädern und E-Bikes/Pedelecs, der Absatz mit Zubehör, Ersatzteilen und Werkstattservice. Es wurden im Jahr 2015 Zweiräder (und -teile) im Wert von ca. 2,5 Mrd. Euro importiert und im Wert von fast 1,2 Mrd. Euro exportiert.

Berücksichtigt man zudem den Fahrradtourismus, wird von ca. 16 Mrd. Euro Umsatz und 278 000 Arbeitsplätzen in diesem Zusammenhang ausgegangen.

59. In welchen Bereichen besteht aus Sicht der Bundesregierung in den nächsten Jahren noch Forschungsbedarf im Zusammenhang mit dem Radverkehr?

Forschungsbedarf besteht in allen Bereichen, u. a. im Bereich der Infrastrukturen, insbesondere bei den Radschnellwegen, bei Maßnahmen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit von Radfahrenden und mit Blick auf Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssicherheit sowie bei der Nutzung digitaler Daten.

60. Über wie viele Fahrräder, die von Beschäftigten zur Erledigung dienstlicher Termine genutzt werden können, verfügen die einzelnen Bundesministerien und deren nachgeordnete Behörden aktuell (bitte die Anzahl der Pedelecs darunter gesondert ausweisen)?

Ressorts mit nachgeordneten Behörden	Anzahl der Dienstfahrräder	Anzahl der Pedelecs	Anzahl der Lastenräder
BMI	957	5	11
BMEL	201	0	
BMG	14	4	
BMFSFJ	6	1	
BMWi	85	6	
BMJV	12	0	
BKM	2	0	
BMUB	39	7	
BPA	11	2	
AA	12	0	
BMBF	19	0	
BMAS	12	4	
BMF	353[1]	1	
BMVg	1200[2]	0	
BMZ	19	0	
BK	10	0	
BMVI	169	8	
Gesamt	**3121**	**30**	**12**

[1] Die Zahl enthält auch Pedelecs, die nicht gesondert aufgeführt wurden.
[2] Stand: 31.12.2015, Daten für BMVg und die Oberen Bundesbehörden im Geschäftsbereich des BMVg, ohne separate Erfassung der Lastenfahrräder

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage „Nachhaltige betriebliche Mobilität und Dienstfahrräder“ auf Bundestagsdrucksache 18/10085 verwiesen.

61. Ist die Initiative des Landes Baden-Württemberg für eine Entgeltumwandung zum Leasing von Fahrrädern bzw. E-Bikes/Pedelecs (vgl. www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.vorstoss-zum-klimaschutz-land-gibt-e-bikes-rueckenwind.e885df04-cdfb-41d5-8c1d-4d42939d4b04.html) nach Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich auch auf den Bund übertragbar?

    Wenn ja, warum ergreift die Bundesregierung dann keine entsprechende Initiative?

    Wenn nein, warum nicht, und auf welche Art und Weise wäre es ansonsten möglich, den Bundesbediensteten entsprechende Möglichkeiten zu eröffnen?

62. Was ist unter der „allgemeinen Grundsatzentscheidung innerhalb der Bundesregierung“ zu verstehen (bitte durch Beispiele konkret erläutern), die nach Angaben der Bundesregierung notwendig wäre, um das Leasing von Dienstfahrrädern durch Mitarbeiter von Bundesbehörden zu ermöglichen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 75 des Abgeordneten Matthias Gastel auf Bundestagsdrucksache 18/10358), und welche Personen bzw. Gremien müssten die allgemeine Grundsatzentscheidung fällen, damit Beschäftigte von Bundesbehörden Dienstfahrräder leasen könnten?

Die Fragen 61 und 62 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Initiative des Landes Baden-Württemberg ist grundsätzlich auf den Bund übertragbar. Eine „allgemeine Grundsatzentscheidung innerhalb der Bundesregierung“ ist eine Entscheidung, dass den Bediensteten der Bundesbehörden das Leasing von Dienstfahrrädern ermöglicht werden soll. Diese könnte z. B. in Form eines Kabinettsbeschlusses erfolgen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333